

## Questionnaires TDIE – Réponses de Virginie CALMELS

### Question 1 : État des lieux

Les services de transport collectif dans notre Région sont insuffisamment efficaces, notamment en ce qui concerne les TER. Ainsi, en Aquitaine, le taux de satisfaction des usagers atteint seulement 13,15/20, pour un malus infligé à la SNCF dérisoire : 40 400 euros.

De même, le taux de ponctualité des voyageurs n'atteint que 89 %, soit 2 points de moins que l'objectif conventionné de 91 %, encore une fois pour un malus insignifiant de 124 000 euros.

Enfin, 6,9 % des trains sont supprimés pour aléas, dont 4,6 % pour grèves, ce qui correspond à 25 trains supprimés par semaine !

Nous devons donc opérer un effort significatif d'investissement pour moderniser et électrifier les voies ferrées, et améliorer le matériel roulant. Nous proposons d'augmenter le budget TER de manière à porter l'effort de la Région à 2,6 milliards d'euros sur 6 ans, ce qui permettra de lutter efficacement contre les retards et la vétusté en négociant mieux auprès de la SNCF et de l'Etat.

### Question 2 : Objectifs et leviers de la politique de transports

Une politique régionale des transports efficace est le préalable à toute politique de développement économique.

Dans cette perspective, nous devons donc opérer un effort significatif d'investissement pour moderniser et électrifier les voies ferrées, et améliorer le matériel roulant. Nous proposons d'augmenter le budget TER de manière à porter l'effort de la Région à 2,6 milliards d'euros sur 6 ans, ce qui permettra de lutter efficacement contre les retards et la vétusté en négociant mieux auprès de la SNCF et de l'Etat. Nous renégocierons également la dotation spécifique de l'Etat pour le renouvellement du matériel, aujourd'hui bloquée à 10 M€ pour l'Aquitaine alors que les dépenses du Conseil Régional en la matière ont augmenté de 50 % depuis 2010.

Nous investirons également 110 millions d'euros (contre 0 actuellement en Aquitaine) pour participer, aux côtés de l'État et des collectivités territoriales, à l'amélioration des routes d'intérêt régional :

- Mise en 2x2 voies de la RN 21 entre Limoges et Agen ;
- Financer une 2x2 voies sur le tracé de l'A 831 entre Rochefort et Fontenay-le-Comte et inscrire cet itinéraire indispensable au désenclavement de la Charente Maritime au CPER 2015-2020 ;
- Finir la mise en 2x2 voies de la RN 141 entre Angoulême et Cognac ;
- Réaliser le projet de mise en 2x2 voies de la RN 147 entre Limoges et Poitiers ;
- Réaliser les aménagements de la RN 134 entre Oloron et Pau ;
- Achever la rocade de Marmande et financer la mise en 2x3 voies de celle de Bordeaux.

Le financement de routes non inscrites au CPER (Fontenay-Rochefort) ou retardés car non financés par la Région (rocade de Bordeaux) permettra d'engager la renégociation du CPER dans le sens d'une plus grande équité, et d'obtenir en retour un meilleur investissement de l'État dans les autres domaines.

### **Question 3 : Perspectives d'évolution budgétaire des transports**

La part des TER dans le budget de la Région sera augmentée de 6 %, soit 20 millions d'euros, et l'effort d'investissement sur les TER consenti par la Région au cours de la mandature sera augmenté de 104 millions d'euros.

Le budget consacré aux infrastructures et aux transports sera quant à lui augmenté de 21 %, soit 40 millions d'euros, entre 2016 et 2021 – l'effort d'investissement de la région sur ce point étant renforcé de 112 millions d'euros supplémentaires.

Il va de soi que ces augmentations de crédits s'accompagneront d'une renégociation de la dotation de fonctionnement allouée à la SNCF, dans le sens d'un renforcement des objectifs d'efficacité et de qualité de service. Dans cette perspective, l'introduction de clauses de productivité dans la convention TER sera un levier intéressant.

Le transfert de 25 % supplémentaires de la CVAE aux Régions ne doit pas être considéré comme un gisement pérenne de ressources, puisque l'on peut facilement imaginer que dans un contexte budgétaire tendu, l'État le compensera par des diminutions sur d'autres ressources transférées.

### **Question 4 : Ecotaxe et recettes affectées aux transports**

Les transports régionaux ne seront pas financés par des recettes précises, selon le principe légal d'universalité des ressources en comptabilité publique. Je compte dès lors les financer par :

- des économies réalisées sur les dépenses de personnel et de train de vie de la Région, à hauteur de 251 millions d'euros,
- l'abandon immédiat du ruineux projet de ligne ferroviaire entre Bedous et Canfranc, pour 370 millions d'euros,
- et enfin la renégociation avec l'État de la dotation spécifique de renouvellement du matériel dans le sens d'une parité d'investissement, qui devrait permettre un gain de 144 millions d'euros sur la mandature.

Nous souhaitons par ailleurs réduire la TICPE à son minimum régional dès 2020, en diminuant graduellement puis en supprimant les parts « Modulation » et « Majoration », dont le taux est déterminé uniquement par la Région.

Si le candidat socialiste sortant met aujourd'hui en avant un projet d'écotaxe régionale, il faut rappeler qu'il avait voté pour l'abandon de l'écotaxe lors du vote de la partie « Ressources » du projet de lois de finances pour 2015. La mise en œuvre d'une écotaxe régionale doit faire l'objet d'une concertation d'abord nationale puis, le cas échéant, au niveau régional.

### **Question 5 : Orientations en matière d'infrastructures de transport**

Nous sommes favorables à l'amélioration des infrastructures existantes. Ainsi, alors que la Région Aquitaine a systématiquement refusé de participer au financement des routes dans le cadre du CPER, nous nous engageons à investir 110 millions d'euros pour l'amélioration des routes d'intérêt régional, au côtés de l'Etat et des collectivités locales.

### **Question 6 : Lutte contre le réchauffement climatique**

La politique régionale doit contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de plusieurs manières :

- en promouvant le développement d'énergies renouvelables et de sources innovantes d'énergie (bio-carburants etc.)
- en soutenant significativement les transports collectifs, principaux outils de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### **Question 7 : Autocars**

Le développement de services d'autocars librement organisés doit contribuer à l'amélioration du maillage des transports, en complémentarité des trains Grandes Lignes et TER. Il vient par ailleurs répondre à une demande de proximité et d'économie que ne satisfait pas nécessairement l'offre TER actuelle.

Plutôt que de concurrencer les lignes TER, les autocars permettront ainsi de pallier les déficiences du ferroviaire et de lutter contre le désenclavement de nos territoires.

### **Question 8 : Liberté tarifaire**

La liberté tarifaire, utilisée de manière abusive, peut représenter un facteur perturbateur pour le développement des services ferroviaires. Nous ne souhaitons donc pas reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports, mais plutôt procéder à des ajustements à la marge, de manière à attirer plus efficacement certains publics dans les TER : jeunes, demandeurs d'emploi, apprentis etc.

### **Question 9 : Ouverture à la concurrence des TER**

Nous sommes favorables à une expérimentation de l'ouverture à la concurrence des lignes de TER à l'expiration des conventions passées avec la SNCF, dans l'intérêt de l'amélioration de la qualité de service aux voyageurs.

### **Question 10 : Accessibilité**

Les aménagements d'accessibilité sont un impératif légal : ils doivent être réalisés sur les trains plus anciens, et figurer au cahier des charges des nouveaux trains commandés dans le cadre du renouvellement du matériel roulant.

### **Question 11 : Intermodalité**

La Région, dans son rôle de chef de file de l'organisation des transports, contribuera dans le cadre de contrats de développement territoriaux à articuler les différents services de transports – dans les agglomérations ou les territoires ruraux – de manière à favoriser l'intermodalité des transports et le maillage le plus fin des territoires.

### **Question 12 : Politique routière**

Les infrastructures routières seront l'une de nos priorités. La Région, contrairement aux pratiques du candidat socialiste sortant, qui a systématiquement refusé de participer au financement des routes, soutiendra financièrement les aménagements des axes routiers d'intérêt régional. Cet effort financier, de l'ordre de 110 millions d'euros, permettra de garantir ou d'accélérer la réalisation de projets mis en place par les Départements.

### **Question 13 : Gares routières**

La Région soutiendra la création de gares routières à proximité des gares ferroviaires de manière à favoriser la plus grande complémentarité des moyens de transport. Cette création se fera en concertation avec les collectivités locales et les opérateurs, de manière à répondre le plus précisément possible aux attentes et besoins du public dans le cadre des exigences économiques du secteur.

### **Question 14 : Transport scolaire**

La Région déléguera, comme la loi lui en donne la possibilité, la compétence de l'organisation du transport scolaire aux collectivités territoriales, qui disposent d'une véritable expertise dans ce domaine, et qui sont mieux à même de répondre aux besoins localement exprimés.

Notre objectif n'est pas d'assurer la gratuité pour tous dans les transports scolaires, mais de permettre que l'effort financier consenti par les familles soit en directe proportion avec leurs capacités.

### **Question 15 : Connectivité**

L'accès aux réseaux numériques dans les transports en commun fait partie de notre plan d'une « Région 100 % numérique » : il est essentiel au développement économique de nos territoires.

La création d'accès WiFi et 3 ou 4G dans les trains ou les autocars interdépartementaux figurera au cahier des charges des commandes de nouveaux matériels.

Les trains plus anciens seront modernisés en ce sens, dans le cadre de ce plan numérique qui verra la Région porter son investissement numérique à 420 millions d'euros pour la mandature.

### **Question 16 : Intégration tarifaire**

L'intégration tarifaire par la billettique constitue évidemment un objectif de notre politique de transports pour favoriser la complémentarité des modes de transport ainsi que la simplicité pour les voyageurs.

### **Question 17 : Open data**

Le développement de l'open data dans le cadre de réseaux intelligents est une voie d'avenir. À ce titre, la Région soutiendra la création d'une plate-forme ambitieuse alliant des calculs d'itinéraires porte-à-porte à un service de réservation de billets. D'autres informations, comme le bilan carbone des voyages, pourront également être mises à disposition des citoyens.

### **Question 18 : Aéroports**

La région soutiendra les aéroports régionaux, appartenant aux CCI, et notamment :

- l'implantation de lignes *low-cost*, facteur majeur d'attractivité des territoires.
- les projets d'augmentation des capacités d'accueil des passagers et des avions ainsi que le renforcement de la sécurité dans les aéroports régionaux.

En revanche, les aérodromes appartenant à l'État resteront sous sa compétence exclusive, la Région n'intervenant dans ce cas que dans le cadre d'une politique plus générale de coordination des transports.

### **Question 19 : Logistique**

L'enjeu logistique majeur de la Région sera l'accompagnement de la création d'une autoroute de fret ferroviaire pour augmenter les capacités d'échanges avec l'Espagne et alléger le transport routier.

### **Question 20 : Infrastructures portuaires**

Les ports représentent un enjeu majeur de notre Région, qui possède la plus grande façade maritime de France. Il sera de fait nécessaire de renforcer les accès ferroviaires et routiers des grands ports de la Région, de manière à favoriser l'augmentation de leurs capacités.

### **Question 21 : Ports fluviaux**

Nous sommes favorables au respect de la diversité des statuts des ports fluviaux, qui reflètent les choix des collectivités de même que les contraintes et priorités locales.

Les ports et voies de navigation fluviale, notamment touristiques, représentent toutefois un important gisement de croissance dans la Région et seront intégrés non seulement au titre de la politique des transports, mais également celle du développement économique.